

Apuntes para la historia de los ferrocarriles uruguayos



a. caprario bonavia



ALONSO CAPRARIO BONAVIA nació en Montevideo el 9 de agosto de 1901. Estuvo vinculado a la industria ferroviaria casi diríase por tradición familiar, ya que su padre el Dr. Alonso Caprario actuó como Abogado Asesor del Ferrocarril Central del Uruguay, y su tío, Don Santiago Caprario, fue Miembro del Directorio de esa Empresa en 1870.

Al momento de retirarse en 1963 de la institución estatal AFE, ocupaba el cargo de Jefe de Publicidad y RR. Públicas. Cronológicamente, sus actividades ferrocarrileras pueden sintetizarse así: Publicó tres ediciones de "La Red Ferroviaria del Uruguay", compendios de información histórica, geográfica y descriptiva de las poblaciones servidas por el ferrocarril. Creó la parte narrativa que se irradiaba en los trenes de excursión fonoeléctricos. Fue Redactor Responsable del semanario "Rieles" editado por la empresa británica del F. C. C. y de la Sección Ferrocarriles del Boletín del Ministerio de Obras Públicas. Delegado de la Administración de FF. CC. del Estado (AFE) en la reunión de Gerentes de Publicidad de Ferrocarriles Americanos realizada en Nueva York en 1956 y en el VIII Congreso Panamericano de FF. CC. en Washington, D. C., obtuvo el Diploma al Mérito por sus trabajos en pro de la industria ferrocarrilera.

Tal es en muy apretada síntesis, la actividad desarrollada por Alonso Caprario Bonavia en los ferrocarriles uruguayos.

Estimado amigo Peluffo:

En estas épocas "uruguayas" en que se intentan todos los medios para salvar a determinados empresas omnibuseros que "mataron" nuestro ferrocarril, conviene recordar aspectos de los orígenes de este último medio de transporte, pero no sólo ligo progreso al Uruguay sino a la humanidad entera.

Afectuosamente

[illegible]

Montevideo, 1/6/90

ALONSO CAPRARIO BONAVIA



APUNTES PARA LA HISTORIA DE LOS FERROCARRILES URUGUAYOS



1966

No obstante que la historia de nuestros ferrocarriles está íntimamente enraizada con la historia del país, lo cierto es que poco se ha escrito para recordar a las viejas generaciones y dar a conocer a las nuevas, que este medio de comunicación fué el pionero en la apertura de los surcos que hicieron posible el progreso y el bienestar de la Nación.

Esta incuria dió lugar a que se generalizara el concepto de que otros sistemas de transporte, —llegados mucho después,— detentaran ese galardón.

Por lo tanto, resulta admisible y hasta disculpable, que una buena parte de nuestras juventudes desconozcan que la construcción de carreteras; la instalación de plantas generadoras de energía y la creación de grandes industrias en las regiones más apartadas, —que requirieron maquinarias de enorme peso y volumen,— fuese solo posible gracias al transporte por riel.

Para restablecer esta irrefutable verdad; para llevar al ferrocarril al lugar que le corresponde en el concierto de nuestras conquistas económicas, sociales y civilizadoras y, como homenaje a aquellos visionarios que en 1866 concibieron y poco después realizaron esta

magna obra, es que publicamos —en vísperas ya de cumplirse el centenario de los ferrocarriles uruguayos— las notas que van a leerse seguidamente.

Aún cuando se trata de simples narraciones escritas con sentido que pretende ser periodismo ameno, creemos que en éllas está patente el impulso de la realidad ferroviaria, que hizo tangible el progreso del Uruguay.

Esta recopilación de hechos, persigue el logro de tales objetivos, pero no dejamos de reconocer que lo que en realidad falta, es la historia completa de los ferrocarriles uruguayos, en cuya investigación y acopio de datos, hemos dedicado parte de nuestra existencia. En ese propósito, procuraremos que, a breve plazo, pueda verse enriquecido nuestro acervo histórico, en materia tan poco conocida.

A. C. B.

Montevideo, enero de 1966.

Reminiscencias montevideanas

EL FERROCARRIL DEL CORDON AL MANGA

Tal vez muchos ignoren que el Cordón conoció las inquietudes de una intensa vida ferroviaria, cuya vigencia se prolongó por espacio de sesenta años.

Este hecho tuvo su origen en el Decreto del 4 de mayo de 1870, mediante el cual se concedió a Don Adolfo Vaillant la construcción de lo que por aquel entonces se llamaba "tramway" a vapor que, partiendo de nuestra Capital, iría a Pando, Minas, Maldonado, San Carlos y Rocha.

Como Vaillant nunca dió comienzo a esos trabajos, la concesión luego de pasar por distintas manos, fué otorgada en 1872 a Don Bernardo Dupuy (hijo), pero limitada para construír la línea hasta Maroñas.

Dupuy se asoció con Russell Ralph Pealer, un ingeniero norteamericano especialista en ferrocarriles, quien anteriormente había realizado importantes trabajos en el F.C. Central. Ambos compraron terrenos en el Cordón, delimitados por las calles La Paz, Gaboto, Galicia

y Minas, en los que poco después construyeron la Estación y talleres. Por esa área abonaron la cantidad de diez mil pesos y, aunque sus vendedores la estimaban de mayor valor, la enagenaron en el bien entendido de que se destinaría para el ferrocarril proyectado. De no ser así, la operación quedaría sin efecto.

Las obras fueron iniciadas en 1873 y, al cabo de cuatro años, los rieles habían cubierto una extensión de 14 kilómetros, desde el Cordón hasta el Manga, en cuya oportunidad la Empresa exhibió su tren de fabricación norteamericana.

En abril de 1878 los Sres. José Ma. Baena y Julián Rosende adquirieron la Empresa por una suma cercana a los 400 mil pesos, anunciando que la inauguración a Maroñas se verificaría el 18 de julio, en adhesión a los festejos del 48º aniversario de la Jura de la Constitución.

Sin embargo, un inesperado hecho vino a dar por tierra ese propósito, ya que un mes antes el Sr. Rosende puso fin a su vida, sin dejar expresados los móviles de su trágica decisión. Se supuso que habría sido por no encontrarse en situación de hacer frente a las considerables erogaciones que demandaba la adquisición y terminación de la vía férrea, en cuyo contrato precisamente aquel día debía poner su firma.

De todas maneras, su socio Don José Ma. Baena, se apresuró a manifestar que aquel in-

fausto hecho no impediría la prosecución de las obras y, en confirmación de sus palabras, la línea quedó inaugurada hasta Maroñas, el 1º de setiembre de 1878, concurriendo numeroso público, ávido de disfrutar del espectáculo del pasaje del convoy por los túneles ubicados debajo de las calles Tristán Narvajas, Sierra y Arenal Grande, a los que la Empresa había hábilmente publicitado para atraer clientes.

El trayecto comprendía el cruce de varias boca calles que exigían precauciones especiales, no obstante que el viaje solo insumía 25 minutos —todo un record de velocidad comparado con los carruajes que empleaban unas 2 horas. El pasaje de ida y vuelta costaba 30 centésimos.

Con apenas 14 kilómetros de extensión, era imposible aspirar a mayores progresos. Las entradas no cubrían los gastos y el renglón cargas era insignificante, ya que las carretas que transportaban los frutos desde los lejanos Departamentos del Este, no iban a transferirlos a la vía férrea, luego de haber cubierto la mayor parte del recorrido para alcanzar la Capital.

En vista de esta situación y, animado el Sr. Baena por la amistad con que lo distinguía el Gobernador Latorre, le solicitó en favor de su ferrocarril una "subvención temporal" que de inmediato le fué acordada y que consistía en un préstamo de 53 mil pesos que le fueron en-

tregados en cuotas de dos mil pesos mensuales. Esta no podía ser más liberal y generosa, ya que su devolución se haría con servicios oficiales, no devengaba intereses y no tenía vencimiento.

Un apoyo más que el Coronel Latorre le prestó a la Empresa, fué el de haberla subvencionado para que condujese gratis a todo aquel que deseare concurrir a las carreras que se realizaron en Maroñas los días 10 y 11 de noviembre de 1878. Como la concurrencia fue tan numerosa que desbordó la capacidad disponible, la Empresa resolvió el problema de una manera original y pintoresca: alquiló vagones tranviarios que, colocados sobre los vagones plataforma del f. c., dieron cabida a todo el mundo.

El 16 de marzo de 1879 la línea quedó abierta hasta Toledo y, a fines de 1880 el Sr. Baena la traspasó a una Sociedad Anónima integrada por los Sres. J. M. Macalaster, Ruperto Butler, Camilo Guani y F. L. Humphreys, la que en el correr de 1882 la prolongó hasta Pando.

Siguiendo el proceso de las enagenaciones, la línea pasó luego a manos de una compañía fundada en Londres, bajo la denominación de Ferro—carril Nordeste del Uruguay, prosiguiéndose la vía hasta Minas, la que fué inaugurada por el Presidente Tajes el 6 de enero de 1889.

Desde entonces y hasta los primeros meses de 1938, esta línea ya denominada "Extensión Nordeste del F. C. Central", contó con un gran movimiento de cargas. La estación Cordón ofrecía una permanente actividad, pero sin embargo, el 1º de abril de aquel año, procedióse a la clausura definitiva de dicho ramal. Hubo para ello un acuerdo entre la Comuna de Montevideo y la Empresa del Central, el que sintéticamente expresado consistió en la permuta de las franjas de terrenos por los que se tendían los rieles en el Cordón, por algunas áreas sobre la calle Río Negro y la Rambla Portuaria.

Se ha sostenido que ese convenio fué un mal negocio para el ferrocarril, ya que si bien logró un necesario desahogo para la entrada y salida de los trenes en la zona de la Estación Central, se produjo en cambio un congestionamiento en la hoy estación "Dr. Lorenzo Carnelli" (ex-Bella Vista), puesto que al desaparecer Cordón, todos los trenes tuvieron que converger a aquella. Además, se perdió totalmente un intenso tráfico de cargas, que fué absorbido por el transporte carretero.

Las opiniones son coincidentes en afirmar que, por lo menos, debió haberse mantenido la vía hasta la Unión, construyéndose allí una gran estación de cargas.

Tal es, a grandes rasgos, la Historia del Ferrocarril del Cordón al Manga. Con él se fué

el trepidar de sus locomotoras que, arrastrando largas filas de vagones henchidos de valiosas cargas, ponía una nota animada y pintoresca en las populosas barriadas por las que atravesaba.

Como mudos testigos de aquella actividad ferroviaria, aun quedan en el Cordón las edificaciones que sirvieron de asiento a la Estación y depósitos. Una de éstas, ostenta el mérito de haber servido de taller escultórico improvisado, para que Giovanni Bertini —famoso artista italiano— modelara y concluyera las magníficas estatuas que, desde 1897, se exponen al frente de nuestra principal términus ferroviaria y que representan a aquellos grandes benefactores del adelanto científico de la humanidad, que se llamaron Watt, Stephenson, Papín y Volta.

LOS SERVICIOS DE RESTAURANT EN LOS FERROCARRILES

Cuando las paralelas de acero se fueron extendiendo como tentáculos a los más apartados rincones del país, posibilitando los adelantos de la Capital y el intercambio social y económico entre los pueblos, se le planteó a la empresa ferroviaria un problema lo suficientemente importante que era menester superar: el servicio de comidas a los viajeros.

Antes de tomarse decisiones, un Jefe de Estación, —ni corto ni perezoso,— solicitó y obtuvo permiso para compartir sus tareas de ferroviario con las de cantinero, estableciendo en la estación a su cargo un pequeño quiosco destinado al expendio de fiambres y bebidas refrescantes.

Pero es evidente que ésto no resolvía el problema de fondo.

Según nos lo revelan viejos archivos, el comienzo efectivo de las actividades gastronómicas en la propiedad ferroviaria, tuvo su comienzo en agosto de 1875, cuando la Empresa autorizó a Don Francisco Callongues —un experimentado súbdito de la Madre Patria en los menesteres del buen comer— para instalar

un "buffet" en la Estación Colón, mediante el pago de 10 pesos mensuales por concepto de arrendamiento.

Un año más tarde aceptóse la petición formulada por los propietarios del viejo Hotel Oriental de Santa Lucía, en el sentido de que los trenes efectuasen una parada de 30 minutos en aquella pintoresca ciudad, para permitir que los viajeros almorzaran o cenaran allí.

Los guardas, al llegar el tren a Canelones o Isla Mala, (según fuese la dirección en que corría el convoy), inquirían a los pasajeros si deseaban utilizar los servicios de comidas que ofrecía aquel establecimiento y, anotada la cantidad de comensales, la hacían telegrafiar a Santa Lucía para el inmediato conocimiento de los Sres. Fernández & Cía., propietarios del hotel, quienes con toda premura disponían la preparación de las mesas, para poder brindar un servicio rápido una vez que el tren arribara a la estación.

La empresa, al acceder al pedido, les hizo saber lo justo que sería de parte de éllos, dar algunas facilidades a los pasajeros, "sirviendo almuerzos y cenas abundantes y apropiadas, al precio de cincuenta centésimos cada una". (sic).

Casi simúltaneamente los Sres. Aznarez & Díaz instalaron en la primitiva Estación Central, un café y confitería, que en diciembre de 1891 fué destruído por el incendio que arrasó al viejo e inadecuado edificio, perdién-

dose las instalaciones y mercaderías, cuyo costo avaluado en 3 mil pesos, no contaba con seguros de especie alguna.

Al construirse la actual Estación Central, se instaló en el hall que hoy ocupan las boleterías, un restaurant y salón de té, bajo la dirección de Don Percy Bridal, un británico especialista en esta clase de negocios. Allí se saboreaban los más deliciosos platos de su excelente cocina, adquiriendo el establecimiento muy justa fama.

En aquellos buenos tiempos se almorzaba o cenaba por ochenta centésimos; un aromático cafecito costaba dos "vintenes" y un whisky de la mejor marca se servía por "cinco reales"....

En 1901 se estableció, en los propios coches de pasajeros, un modesto servicio de comidas que, al decir de la Empresa, "rendía una pequeña ganancia y grandes facilidades para el ajuste de los horarios de los trenes, pues ya no eran necesarias las paradas prolongadas en Santa Lucía".

Un año después, este servicio fué confiado a contratistas separados, hasta que en 1908 —época en que se inauguraron los primeros coches restaurant especialmente construídos para tal cometido— volvió a ser administrado por la propia compañía ferroviaria, la que puso a su frente al inglés Mr. Bridal, como Superintendente de Restaurant.

Desde marzo de 1937 y hasta el presente, la actividad gastronómica en los servicios ferroviarios volvió al régimen de las concesiones. Años antes, el restaurant de la estación Central fué mudado a su actual ubicación, sobre la calle de Río Negro y en 1958 se le efectuaron importantes obras, poniéndolo a tono con la época.

Un solo detalle tal vez criticable podría ser el hecho de habérsele quitado el ambiente que tenía sobre las calles de La Paz y Río Negro, con el cual su moderna ambientación hubiese logrado mejor lucimiento y perspectiva.

Pero lo que antecede no ha afectado para hacer reverdecer los viejos prestigios que, hace más de medio siglo, supo dar el inglés Percy Bridal al Restaurant de la Estación Central, nuevamente convertido en lugar obligado de reunión de quienes desean un trato amable y el placer de una buena mesa.

LAS ESTATUAS DE LA ESTACION CENTRAL

Día de intenso frío, soplando un viento verdaderamente glacial, fué el 23 de junio de 1897 en que, con una brillante fiesta que congregó a lo más distinguido de la sociedad montevideana y a las colonias británica y norteamericana, se procedió a inaugurar el edificio de la Estación Central de nuestros ferrocarriles, que hoy luce el nombre del glorioso héroe máximo: José Artigas.

Desde aquella misma fecha, se hallan emplazadas en su frente principal, sobre la calle de La Paz, esas cuatro estatuas que todavía despiertan la curiosidad de más de un viandante, que se detiene a contemplarlas y a conjeturar, tal vez, acerca de los motivos que dieron mérito los personajes que simbolizan, para su colocación en aquel lugar al que convergen todas las líneas ferroviarias que unen a la capital con el resto de la República.

Representan esas obras escultóricas a Denis Papin, célebre físico autor de importantes descubrimientos relativos a la aplicación del vapor como fuerza motriz; a Alejandro Volta,

que inmortalizó la pila que lleva su nombre; a James Watt, que concibió el principio de las máquinas de vapor y a Jorge Stephenson, inventor de la locomotora.

Están modeladas en portland; tienen 3 metros 20 de altura y, según los entendidos, son notables por la corrección, semejanza personal, exactitud de los trajes y demás detalles, al par que felices en simbolizar la importancia que inmortalizó a cada uno.

Denis Papin, aparece en actitud de tristeza y preocupación, pensando en la feroz ignorancia que lo trataba de loco, pretendiendo incluso quemarlo por "hereje". Por el contrario, Alejandro Volta, luciendo su traje de gala de Miembro del Instituto Imperial, descansa su mano, con la satisfacción del sabio admirado por el mundo civilizado, sobre la famosa pila que hizo perdurable su nombre. En actitudes serenas están James Watt y George Stephenson.

Fué el autor de las mismas, el artista italiano Giovanni Bertini quien, habiendo egresado con Medalla de Oro de la Academia de Bellas Artes de Brera y demostrando su talento artístico tanto en su país como en la vecina orilla, aceptó complacido la invitación que le formuló el Ingeniero Don Luis Andreoni —proyectista del edificio de la Estación Central— para realizarlas y ornamentar así dignamente, a nuestra principal "términus" ferroviaria.

Improvisando a tal efecto un taller escultórico en uno de los galpones que aún existen, linderos con la ex-estación ferroviaria de Cordón, comenzó y concluyó con impecable maestría esas cuatro figuras.

Es axiomático que cada hecho, —al margen de su notoriedad.— incluya circunstancias que solo lleguen a saberse por quienes en una u otra razón, han estado vinculados a su desarrollo. Como en este caso, nadie más habilitado que el Ingeniero Andreoni para conocer hasta en sus más pequeños detalles, los aspectos inherentes a la ejecución de las estatuas que motivan esta nota y, honrados de la amistad con que siempre nos distinguió aquel ilustre maestro, pudimos saber de la árdua tarea que originó el encontrar la persona dispuesta a posar como modelo, vistiendo la indumentaria conseguida en la utilería del ya desaparecido Teatro Politeama, para caracterizar con la mayor fidelidad, a los personajes que Bertini tenía el encargo de modelar.

A muchos le fué ofrecida esa sencilla tarea, desde luego compensada con una razonable paga, pero —cosa curiosa— parecía que un poderoso sino se hubiese interpuesto, para impedir que aquéllos aceptasen la oferta.

Luego de varias semanas de incesante búsqueda, pudo al fin el Ingeniero Andreoni conseguir que su fiel mucamo, un simpático joven

Piamontés, vistiese aquellas ropas y posara ante Bertini.

Como en el apresuramiento para traer las prendas, habíase olvidado incluir el tipo de pantalón usado por Watt, Papin y Volta y, temiendo que una dilatoria para lograrlo, pudiese dar lugar a que el candidato desistiese de posar, se optó por presentarlo con el levitón y en su prenda íntima que, muy ajustada a las piernas, le llegaba a las tobillos.

En tan extravagante figura y con indisimulado pudor, que fué perdiendo después de varias y prolongadas sesiones, se expuso el buen muchacho piamontés ante Bertini, quien con su cincel fué dando realismo a las obras.

En contraposición a las dificultades expresadas y, a pesar de la precariedad de los medios de transporte de aquella época, resultó sencillo el traslado de las cuatro pesadas estatuas desde el galpón ferroviario del Cordón hasta las puertas de la Estación Central. Un vagón plataforma arrastrado por una locomotora del ya desaparecido F. C. Uruguayo del Este, cuyos rieles se tendían a lo largo de la calle de La Paz, se encargó de su conducción y, un guinche a vapor, (el mismo que años antes habíase utilizado para descender al foso la piedra fundamental del edificio), hizo el resto.

Cuando aquel recordado día del 23 de junio del 97 se quitó el cerco que impedía la contemplación del monumental edificio y pu-

do éste ser apreciado en toda su magnificencia, hubo más de un gaucho recién llegado a la capital que exclamase en tono de reproche al mirar las estatuas: "Mejor que a esos cuatro "gringos" debieron poner al General Galarza o a Aparicio Saravia", (según fuese el matiz de sus respectivas convicciones políticas).

No faltó la nota emotiva en este íntimo historial de las estatuas de la Estación Central. Durante mucho tiempo, una diminuta viejecita de níveos y sedosos cabellos, ofrendó diariamente con unción religiosa, un ramillete de flores frescas a la figura que simboliza a Stephenson.

Un día se notó la ausencia definitiva de las flores en el pedestal y alguien anunció el fallecimiento de aquella estoica mujer de pueblo, explicando que la extraña actitud que había seguido por tanto tiempo, fué por haber hallado en el rostro de la estatua, una extraordinaria semejanza con el de su esposo, desaparecido en la revolución del 97....

De los viejos tiempos del turf.

LOS "TRENES DE CARRERAS" A MAROÑAS

El pueblo de Ituzaingó en Maroñas, fundado en octubre de 1874 por la Sociedad Hípica —predecesora del Jockey Club de Montevideo— vió nacer el domingo 3 de febrero de 1889 al Hipódromo Nacional en el que, desde entonces y hasta nuestros días, tienen lugar las reuniones hípicas semanales y las de índole internacional, que anualmente congregan a los mejores "pur-sang" y a la más nutrida concurrencia en esta clase de eventos de ambas márgenes del Plata.

En noviembre del expresado año 1874, la mencionada Sociedad realizó una gran reunión hípica cuya 4º carrera denominó "Ferro-Carril", en homenaje a la línea que se estaba construyendo; destinó lo recaudado en esa competencia a la erección de una Iglesia y comisaría del flamante pueblo y donó una manzana de terreno a la empresa del F.C. Uruguayo del Este.

De lo expresado se infiere que, de muchos años antes de inaugurarse el circo maroñense,

se conocían esta clase de competencias. Ya lo dijimos en otra nota, (El F.C. del Cordón al Manga), en la que mencionamos las carreras realizadas a fines de 1873.

Las primeras competencias hípicas disputadas en nuestro país de acuerdo a las reglas universales, tuvieron por escenario el paraje denominado Azotea de Lima o Portería de La Lata, en las inmediaciones de Piedras Blancas, en un predio lindante con la vía férrea y, cuando el hipódromo maroñense quedó inaugurado, también quedaron implantados los entonces "trenes de los toros", que corrían a la Unión, cuando se realizaban lidias en la ya demolida Plaza de Toros de aquella Villa.

Tanto los aficionados taurófilos como los turfistas y aun muchos por el simple placer de dar un paseo, llenaban los trenes que corrían los días en que tenían lugar esos espectáculos.

El traslado era cómodo, barato y extremadamente rápido. El pasaje de ida y vuelta costaba 50 centésimos en primera clase y 40 cts. en segunda. Los 9 kilómetros existentes entre el centro y Maroñas se cubrían en 30 minutos, mientras que los lujosos "mail-coach", los charolados cupé o los landó y volantas descubiertas, al igual que los famosos tranvías de tracción a sangre, insumían más de una hora en llegar al circo hípico.

Luego de desaparecida la Plaza de Toros de la Unión, el ferrocarril siguió prestando su invalorable concurso a la afición turfística, por

lo que su nombre trocóse por "trenes de carreras".

En el horario de trenes de la época, consta que había dos servicios que partían desde la esquina de La Paz y Río Negro a las 11.30 y 12.30. De allí y a marcha sumamente lenta, —mientras el fogonero hacía sonar una campana instalada entre los topes de la locomotora,— un hombre bandera en mano transitaba al frente, para alertar la proximidad del tren a los vehículos que convergían desde las calles transversales.

De esa forma se continuaba hasta la estación Talleres o Cordón, ubicada en La Paz y Minas. Su paso tardo, que muchos aprovechaban para subir por mitad del camino, despertaba la curiosidad de los grandes y la algarabía de los chicos, quienes sin noción del peligro, entreteníanse en hacer "coladeras" en los salones del convoy.

En Talleres o Cordón, otro buen número de turfistas se sumaban a los que habían ascendido en el punto de partida o durante el trayecto por la calle La Paz y, a los pocos minutos, se reanudaba la marcha, entonces más veloz, pues ya habían quedado atrás las zonas de tránsito público y el tren se desplazaba por un camino que le estaba reservado.

Casi inmediatamente pasaba a través de los tres túneles aún existentes: los de las calles Tristán Narvajas, Sierra y Arenal Grande y la velocidad se incrementaba para poder sortear

con éxito el desnivel del terreno, que ofrecía un fuerte repecho. Si éste no había sido bien calculado por el maquinista, era inevitable requerir el auxilio de otra locomotora para que impulsara al tren desde su parte trasera.

Así, sin otros inconvenientes que algún esporádico e intrascendente encontronazo con el Tranvía del Paso del Molino en La Paz y Rondeau o con el Tranvía Oriental en Yaguarón y la prenombrada, llegaba el primer tren a Maroñas a las 12 y el segundo una hora después.

El regreso tenía lugar una vez terminada la última carrera, aunque la Empresa "prevenía al público", (quizás para alejar del Hipódromo a los perdidosos en las primeras reuniones), "que el tren ordinario de regreso a Montevideo, (procedente de Pando), pasaba por Ituzaingó a las 2 y 42 p.m.

El viaje de retorno de los trenes de carreras se desarrollaba poco más o menos en la misma forma que la ida, con la diferencia de que los trenes eran aguardados por una verdadera "jauría" de pequeñuelos que, apostados junto al alambrado que bordeaba la vía, gritaban a voz en cuello: "Patos. . .patos!!. . ., esperando la reacción de los viajeros que, para demostrar que no habían dejado todo su dinero en las ventanillas del Hipódromo, les arrojasen algunas monedas.

Los "trenes de carreras" funcionaron hasta 1907, en que fueron suspendidos al inaugurar-

se el tranvía eléctrico. Pasada la novelería por este nuevo sistema de transporte, el Jockey Club de Montevideo gestionó y obtuvo de la Empresa ferroviaria su reanudación, garantizando 200 boletos por tren. En marzo de 1928 ya avanzado el auge de la motorización y el pavimento liso, el servicio quedó definitivamente clausurado.

En los últimos tiempos era frecuente que su lento andar por la calle La Paz sufriese una detención completa, porque algún vehículo habíase estacionado sobre los rieles.

Como es de suponer, ese incidente ofrecía una nota pintoresca y la consiguiente barahunda, mientras las autoridades policiales y el personal ferroviario se afanaban por ubicar al causante de la transgresión. Al fin aparecía el malhadado que, presuroso y confuso, retiraba el vehículo entre las amonestaciones de aquéllos y la rechifla de los viajeros, temerosos de llegar tarde a Maroñas y perderse "la fija" de la primera reunión.

Tal es, en apretada síntesis, la historia de los "trenes de carreras" al Hipódromo de Maroñas.

¡Cuántos habrán añorado la falta de este medio de locomoción al salir del Hipódromo con los bolsillos exhaustos, pensando que, al no disponer del pasaje ferroviario que les hubiese asegurado el regreso, la distancia hasta el centro era demasiado larga y extremadamente fatigosa para cubrirla a pié!.....

Estampas retrospectivas.

LOS COMIENZOS DE LA ESTACION COLON

Cuando a comienzos de 1948, la Administración del Ferrocarril Central del Uruguay, (empresa entonces privada predecesora de la AFE.), nos encomendó la preparación de un stand con el historial de la Estación Colón en la Exposición organizada por la Junta Local en conmemoración del 75º aniversario de la fundación del pintoresco pueblo, recordamos la sorpresa que provocó en los visitantes, el enterarse que, en sus comienzos, la estación mencionada habíase llamado "Pantanoso".

Las láminas a todo color, (obra del talentoso dibujante Héctor Mancini), que mostraban diversos hechos acaecidos en aquella dependencia, concitaron los más vivos comentarios y, más de un viejo poblador que se jactaba de conocer hasta en sus más mínimos detalles el historial de Colón, nos confesó que había ignorado hasta ese momento, aquel primitivo nombre.

La estación era una pequeña casilla de madera que, en sus costados, lucía el letrero de

"Pantanoso", arroyo epónimo cuyas nacientes están al Norte del pueblo que lleva el nombre del gran navegante genovés, fundado en 1868 por la Sociedad Cornelio Guerra Hermanos & Cía.

Aquella designación fué de efímera vigencia, ya que meses más tarde se le dió la de "Colón" para identificarla —como correspondía— con el de la localidad.

En 1873 se construyó el edificio que fue demolido en 1912 y sustituído por el actual. Aquel se encontraba sobre el lado opuesto, es decir, donde está hoy la Plaza de Deportes.

Una pequeña y risueña historia se ha contado de padres a hijos como "rigurosamente cierta": Dícese que cuando las maniobras de los vagones en Colón se hacían a pulso, se utilizaba un pequeño burrito blanco para movilizarlos. El animalejo tuvo la virtud de reinvindicar para los de su raza, la facultad que se les negaba, puesto que, inteligentemente y con asombrosa facilidad, trasponía los molinetes que existían en la Plaza vecina, entreteniendo sus ocios devorando el pasto que allí crecía.

Lindante con la estación, la Empresa poseía 18 manzanas divididas en solares y, deseosa de incentivar el progreso de la zona, fundó en 1872 un pueblo al que le dió el nombre de "Ferro-Carril", vendiendo en subasta pública sus parcelas y donando las áreas necesarias para construir una escuela, la comisaría y un pequeño templo destinado al culto religioso.

El remate contó con numerosa concurrencia y fueron muchos los adquirentes. Cada persona podía comprar un solo lote y estaba obligada a cercarlo y plantar árboles, segun las indicaciones dadas por los ingenieros de la Compañía.

Así se acrecentó notablemente el caudal de pasajeros en los trenes locales y muy pronto Colón y Ferro-Carril, se convirtieron en apacibles lugares de reposo.

En febrero de 1877, la Congregación de los PP. Salesianos inauguró un establecimiento docente que, puesto bajo la dirección del Rvo. Luis Lasagna, se le denominó Colegio Pío. En ese año se matricularon ciento nueve internos que era cuanto admitía la capacidad del local. Al siguiente, el Gobierno le concedió equiparación con los demás establecimientos de la Capital, con derecho a rendir exámenes en su propio claustro.

En pocos años de actuación, conquistó gran renombre, ya que, de sus aulas salieron infinidad de alumnos que honraron al país. De entre ellos, cabe mencionar a Luis P. Lenguas, médico de relevante y abnegado desempeño y a Manuel Quintela, a cuya iniciativa se debe el monumental Hospital de Clínicas que, por decisión legislativa, lleva su nombre.

Tanto aquel centro de enseñanza como la belleza del lugar, dieron motivos más que suficientes para crear un intenso moviento de pa-

sajeros entre Central y Colón. Así lo confirma el aumento de los servicios de trenes para atender el traslado de los numerosos visitantes al Colegio Pío y a quienes deseaban disfrutar de una jornada en contacto con la naturaleza. El traslado se complementaba, desde la estación al Colegio, con un pequeño tranvía. Tenía rieles de hierro y otros de madera rojiza de ñandubay, de los que algunos sirvieron tiempo después para sostener los zarzos de viejos parrales.

En un interesante trabajo del Pbro. Salesiano Arturo Mossmann Gros sobre los orígenes de Colón, nos enteramos que "el hombre de la locomoción"; el que se dedicó allí con empeño y constancia, casi diríamos con vocación, fué Don Domingo Moro, quien con su carruaje hacía el recorrido desde la estación al Colegio, correspondiéndole la paternidad de los Corsos carnavalescos, que tanta fama gozaron años atrás en la referida Villa y que atraían a grandes masas de la población capitalina, ofreciendo gratis sus vehículos. Fué también quien engalanaba con gallardetes la Avenida Lezica en las fiestas patronales y en las grandes reuniones.

Cuenta el Pbro. Mossmann que un día en que Don Domingo llevaba en su carruaje a la familia de Don Juan Pedro Serrés, (el hombre que plantó la mayoría de los eucaliptus de Colón), el ferrocarril lo dejó sin el vehículo y

sin los caballos, pero con la vida y el valor para comprar otro coche y seguir luchando con entusiasmo hasta el fin de sus días.

La vida social de Colón y Ferro-Carril se había tornado realmente encantadora. Todos confraternizaban como miembros de una misma familia, no faltando por supuesto las amenas reuniones en la estación ferroviaria, centro principal y eje de ambos pueblos.

Por la noche, luego de haber pasado el último tren, colocábase en los postes que sostenían el alero del edificio, una alba tela de lienzo, sobre la que se proyectaban hermosas vistas de linterna mágica, novedoso aparato de un simpático súbdito británico apellidado Saunders, que vivía en el lugar.

Como es dable suponerlo, esas reuniones, —de las que Don Pedro Velazco, Jefe de Estación, era verdadero animador y figura consular de la zona,— daban motivo para acrecentar y estrechar los vínculos amistosos y a hacer más gratas las veladas nocturnas, solo alumbradas por grandes faroles a kerosene y la romántica luna, cuando ésta no se mostraba esquiva.

Mas de una crónica periodística se hizo eco de las simpáticas romerías campestres con que frecuentemente obsequiaba Don Pedro Velazco a sus amistades en la vieja quinta de Giot. Allí entre la amena charla de los invitados, salpicada con el gracejo del anfitrión y el ma-

tiz del precioso panorama que ofrecía un bosque protegido por frondosos árboles, se saboreaba el rico asado con cuero, el sabroso jamón y las trufadas aves, todo rociado con los exquisitos vinos lugareños.

Así fueron los comienzos de aquella pintorezca zona capitalina de la que Rusiñol, célebre paisajista catalán, estampó en uno de sus libros la siguiente frase: "Siempre que siento olor a eucaliptus, me recuerdo de Villa Colón".

Reminiscencias del Paso Molino.

LA ESTACION YATAY Y LA QUINTA DE DEL CASTILLO

Está próximo a cumplirse una centuria de que fuese emplazada la Estación ferroviaria Yatay en el Paso Molino, zona en la que además de haber acampado todos los ejércitos que pusieron sitio a la ciudad de Montevideo, —desde el libertador Artigas en 1811 hasta el revolucionario Timoteo Aparicio en 1870,— fué el punto de veraneo de nuestras más distinguidas familias y a cuyo derredor nacieron y crecieron notables establecimientos industriales y comerciales, que hoy son orgullo y puntales vigorosos para la economía del país.

Viejas crónicas nos dicen de las excursiones domingueras al Paso del Molino que realizaban nuestros antepasados en pos de esparcimiento y agradable descanso, bajo las umbrías arboledas que marginaban el arroyo Miguelete y nos hablan de las brillantes reuniones sociales que se llevaban a cabo en las elegantes quintas de la extensa zona. Nos cuentan asimismo de las cabalgatas que se organizaban para recorrer los alrededores pintorescos y de

los romances que se tejían en sus perfumados y bien cuidados jardines.

Pero antes de adentrarnos en la fastuosa y activa vida social que se desarrollaba en esta hoy populosa zona, hagamos una breve referencia sobre el origen del nombre de Paso del Molino con que se conoce desde hace más de 200 años.

La historia nos relata que, en 1747, el Padre Jesuíta Cosme Agulló, —principal de la Compañía de Jesús que fuera expulsado veinte años más tarde de los territorios del Uruguay y del Paraguay por orden del Rey Carlos III de España, dando oídos a las calumnias que algunos ministros lanzaron contra estos religiosos,— se presentó al Cabildo de Montevideo solicitando se le concediera un terreno en la margen izquierda del arroyo Miguelete, para construir allí un molino movido por la corriente de ese curso de agua, para elaborar la harina que se consumía en Montevideo.

El Cabildo accedió al pedido de referencia en razón —según dijo— que el molino iba a redundar en bien público de esta ciudad.

Al año se iniciaron las obras, aunque recién en 1756 pudo aquel funcionar.

De allí en adelante se decía, a modo de orientación para llegar a determinado paraje que: "al llegar al molino" o "al enfrentar el molino"... lo cual dió motivo para que se formara en sus alrededores el "Barrio del Molino", que absorbió toda la nomenclatura an-

tigua, convirtiéndose desde entonces en el "Paso del Molino", denominación que hoy subsiste, no obstante que del primer molino solo quedan los recuerdos históricos...

La vida social llegó a su punto culminante en la década del 1840, cuando la zona fué ocupada por los ejércitos del General Manuel Oribe. Este suceso dió motivo para que muchas familias montevideanas, estrechamente vinculadas al Partido Blanco, pasaran a residir en el Paso del Molino.

Levantado el asedio de la ciudad, aquéllas volvieron a sus viviendas del centro, aunque no por eso perdió vigencia la actividad social. Así lo testimonian de manera fehaciente, innumerables crónicas en las que se describen, con minuciosidad de detalles, las reuniones que tuvieron lugar en las quintas de la zona, hasta fines del pasado siglo, y su recuerdo permanece indeleble en quienes alcanzaron a gustar de éllas.

El traslado desde la ciudad hasta el romántico Paso del Molino, resultaba un interminable viaje. Si el próposito que lo inspiraba era el de disfrutar de una plácida jornada "a pleno campo", se hacía menester salir muy temprano en carruaje tirado por un buen tronco, para sortear con éxito el accidentado "Camino Real" (la actual Avenida Agraciada), y llegar de esta manera a una hora conveniente.

No cabe duda que la construcción del ferrocarril y su estación Yatay, facilitó el trasla-

do rápido de los viajeros hasta el Paso del Molino.

Aquella denominación data del año 1868 y, si bien rememora a la localidad homónima en el Paraguay, donde luego de un encarnizado y cruento combate triunfaron las fuerzas de la Triple Alianza comandadas por el General Don Venancio Flores en 1865, corresponde señalar que esa designación no tuvo por objeto recordar ese hecho de armas, sino hacer referencia al paraje donde se intentaba construir la estación, conocido como "Plaza del Yatay". Allí, en ese sitio, cuya ubicación precisa se señaló como "en la cruza del tram-way del otro lado del Miguelete", es decir, en el actual paso a nivel de la Avenida Agraciada, se instaló una pequeña casilla de madera que hacía las veces de "estación provisoria".

Al resolverse en 1871 la construcción del edificio de material, se dispuso cambiar la ubicación, la que quedó fijada en su lugar actual.

Don Narciso del Castillo, acaudalado personaje de la época, había ofrecido un terreno para la parada de los trenes en su quinta, con frente a la entonces calle "de la Iglesia", —que hoy se llama Pablo Zufriategui, —denominación que se originó en la vieja Capilla de la Inmaculada Concepción que mandó construir el General Don Manuel Oribe en 1849 y cuya construcción aún se conserva. El extinto historiador compatriota Fernández Saldaña ha

mencionado en uno de sus numerosos trabajos que, al fondo de esta Capilla y lindando con el arroyo Miguelete, existía un cementerio cuyas aguas, trabajando activamente la barranca, dejaban a la vista, después de las crecidas, huesos y restos humanos que constituían un espectáculo macabro. A escasa distancia de la Capilla fue levantado en 1874 el edificio de la estación Yatay, que es el mismo que aun se conserva.

El Sr. Castillo poseía una amplia y lujosa residencia en la que, años después, funcionó la casa de recreo de Mme. Beauzemont, donde se servían comidas a los excursionistas.

Tan popular y famoso se hizo este recreo, que la estación era generalmente conocida como "Quinta de Beauzemont".

Pero antes de convertirse esta hermosa quinta en bulliciosa y concurrida casa de recreo, la ocupó su distinguido propietario, quien frecuentemente ofrecía animadas fiestas en las que los invitados, —luego de solazarse en los amplios jardines,— se congregaban en el suntuoso comedor para saborear los exquisitos manjares y las finas bebidas con que los obsequiaba su generoso anfitrión.

La sobremesa se prolongaba en la sala de honor, entre risas de mujeres hermosas y frases amables de cumplidos caballeros. Se hacía música selecta por parte de la Srta. María del Castillo, hija del dueño de casa y destacada intérprete en el arpa, mientras que el Dr. Pe-

dro Saenz de Zumarán, distinguido caballero español que ocupara altas posiciones, ejecutaba al piano escogidas partituras.
Quizás muchos antiguos viajeros del ferrocarril, principalmente aquellos que por residir en la zona local pasaban frecuentemente por el lugar, recordarán la vieja quinta de del Castillo que, hasta hace unos años, ostentaba las ruinas de lo que otrora constituyeron hermosas fuentes de agua y el extenso enrejado que la circundaba, del que todavía queda una parte sobre la calle Zufriategui. En ese lugar se levanta ahora un moderno edificio de una industria textil.

Como decíamos, solo quedan en el recuerdo de viejas crónicas, las deslumbrantes y distinguidas veladas en la señorial quinta de del Castillo, frente a la estación Yatay, que constituye un vívido jirón de la historia del Paso del Molino, que hoy está convertido en centro y nervio de la actividad industrial y comercial de nuestra ciudad.

HISTORIAL DE LA ESTACION CENTRAL

El 1º de enero de 1869, el Directorio de la entonces empresa nacional del Ferrocarril Central del Uruguay, inaugurando los servicios ferroviarios en el país, expresaba lo siguiente en su Memoria a los Accionistas:

"Encontrándonos provisoriamente instala-
"dos en terrenos particulares en la Estación
"Bella Vista, hemos tratado de hacer los me-
"nos gastos posibles para poder remover lo
"que allí se ha construído, lo que no efectua-
"remos hasta tanto que el murallón de la Pla-
"ya haya sido terminado y hechos los terra-
"plenes para poder llegar a la estación central
"en la prolongación de la calle del Río Ne-
"gro".

Las aguas de la bahía llegaban hasta las vecindades de la actual Estación Central y en su playa se había formado un muy concurrido balneario que, al decir de un diario de la época, eran "inmejorables la elegancia y la comodidad de que allí disponían los bañistas", no olvidando agregar que "los carros de señoras y de hombres estaban separados"...

Aquel 1º de enero los trenes iniciaron su marcha entre Bella Vista y Las Piedras, pero

las dificultades eran muy sensibles, estando la estación de embarque tan alejada del centro y los medios de transporte hasta ésta, completamente precarios.

Para obviar esos inconvenientes, se improvisó una curiosa combinación, que consistía en un vaporcito que, partiendo del muelle ubicado al pié de la calle Misiones, transportaba a los viajeros del ferrocarril hasta el muelle de Bella Vista, media hora antes de la salida de los trenes, por el módico precio de 10 centésimos. Poco después se implantó un servicio atendido por dos carruajes-omnibus, que partían de la esquina de Andes y 18 de Julio, frente al Hotel del Plata, donde habíase instalado una boletería.

Evidentemente, estas combinaciones solo atenuaban en mínima parte la situación; lo indispensable era traer el ferrocarril a la ciudad.

Al cabo de dos años y muchos esfuerzos, pudieron concluirse los terraplenes de la Playa de la Aguada y, valorada ya firmemente la importancia de traer el ferrocarril, se colocó de inmediato una vía provisoria en la calle de Río Negro, arrendándose una finca para estación.

El 15 de julio de 1871 comenzaron a circular los trenes desde esta nueva terminal y, en atención a que el Presidente de la República, Gral. Don Lorenzo Batlle, no había podido comprometer su asistencia al acto inaugural

en razón de hallarse perturbado su mandato por las complicaciones emergentes de la famosa Guerra de Aparicio, (de la que dos días después se libró la decisiva batalla de Manantiales), la Empresa dispuso cancelar los festejos que se habían programado.

Veinte largos años fueron transcurriendo, en cuyo transcurso las líneas férreas se prolongaron como tentáculos a través del territorio nacional. Primero Canelones, luego Durazno y mas tarde Paso de los Toros, se fueron familiarizando con el silbato de la locomotora... La Empresa ya había pasado a manos extranjeras y su desarrollo se consolidaba.

Los nuevos propietarios tenían en estudio la construcción de un gran edificio para la Estación Central, acorde con la importancia de la ciudad de Montevideo.

Los hechos precipitaron su realización, ya que el 14 de diciembre de 1891, nuestra capital despertó sacudida por una tremenda noticia que ocupaba las primeras planas de los diarios: en la madrugada había estallado un pavoroso incendio que redujo a cenizas la estación, sus archivos, diez vagones de carga y siete salones de pasajeros. Los Bomberos, con su bizarro Jefe Coronel Bañales, trabajaron denodadamente, pero no pudieron evitar que las llamas cumpliesen su obra de destrucción total.

Reclamada pues la urgente necesidad de la nueva estación, encomendóse dicha tarea al

Ingeniero Don Luis Andreoni, quien desarrolló esta obra desde los primeros trazos del proyecto hasta los últimos detalles de su ejecución. Estas se iniciaron en 1892; en 1893 se colocó la piedra fundamental y el 15 de julio del 97 quedó habilitada al servicio público, aunque con anterioridad se realizó una maravillosa recepción en la planta alta del monumental edificio, para festejar ese acontecimiento y el Jubileo de Diamante de S.M. la Reina Victoria de Inglaterra.

El amplio patio de las oficinas de la administración, fué profusamente iluminado por centenares de lamparillas eléctricas; sus paredes cubiertas de vistosos trofeos y las enseñas uruguaya y británica aparecían entrelazadas. Todo aquello ofrecía un aspecto sencillamente maravilloso. De 800 a 1.000 niños llenaron ese vasto espacio con su alegría incomparable durante las horas de la tarde, en que la fiesta estuvo dedicada a éllos. Por la noche se inició el baile, que se prolongó hasta la madrugada.

En el programa dedicado a los niños, se destacaron los números de proyección de linterna mágica; los de un presdigitador que, con sus demostraciones de escamoteo y otras cosas raras, dejó boquiabiertos a los espectadores... Pero lo que concitó la mayor atención de grandes y chicos, fué nada menos que una audición de fonógrafo, aparato de reciente invención, de los que muy pocos habían llegado al país. Los cilindros, (ya que aun no se co-

nocían los discos), tenían grabaciones de diálogos cómicos que hicieron las delicias de la concurrencia, provocando palabras de admiración ese genial invento que hacía posible la reproducción de la voz humana en condiciones tan sorprendentes....

En estos sesenta y nueve años que ya lleva de construída esta terminal ferroviaria, que por largo tiempo fue considerada como la mejor de su índole en el Río de la Plata y cuyo costo entre terrenos y edificación se elevó a la suma de $ 1:700.000.oo, se le realizaron diversas modificaciones para adecuarla a las exigencias de la época. En 1930, las Boleterías que estaban antes en el acceso sobre la calle de Río Negro, fueron cambiadas al gran hall sobre la entrada principal. También el atrio de plataformas fué objeto, en 1938, de sensibles ampliaciones para dar mayor espacio de circulación peatonal y se colocaron los cercos que limitan el acceso a los andenes a quienes poseen el correspondiente boleto.

Por último, durante la administración del Directorio que presidió el General Gestido, se ejecutaron importantes reformas y modificaciones tanto en el interior como en el exterior del edificio, y se logró hacer reverdecer la magnífica concepción arquitectónica de Andreoni.

El 16 de noviembre de 1955, el Poder Legislativo había rendido homenaje a nuestro Prócer, al designar a la terminal ferroviaria con el nombre de "Estación Central José Ar-

tigas" y el 19 de junio del siguiente año, —día de su natalicio,— se procedió a descubrir la inscripción en el frente del edificio.

Tal es, esbozada a grandes rasgos, la historia de la Estación Central de Ferrocarriles.

HISTORIAL DE LA EX-ESTACION BELLA VISTA

Si algún día llegáse a plasmar la idea de rendir el homenaje recordatorio que se le debe a la inauguración de los ferrocarriles uruguayos, (y no creemos que esté lejos pues en 1969 se cumplirán los cien años de este trascente acontecimiento), ningún lugar resultaría más aparente que la barriada de Bella Vista para fijar la placa evocativa y, como ubicación exacta, la esquina de Uruguayana y Olivos, en que estuvo la primitiva estación.

Precisamente de allí partía la línea en dirección a Las Piedras, tomando por el "camino de la Uruguayana", hasta empalmar con el actual trazado, en las inmediaciones de la estación Yatay.

El arranque de la vía desde Bella Vista, se adoptó luego de largos y meditados estudios, ya que las opiniones eran divergentes. Los ingenieros consultores Hansen y Beare sostenían que no existía otro lugar más conveniente que "el paraje denominado Cordón, llevando un camino de sangre o trem-way hasta la Plaza Cagancha o de Independencia, para allí tomar pasajeros y mercancías". La estación

central o "términus" estaría ubicada en la actual Plaza de los Treinta y Tres y la línea férrea iría por 18 de Julio, 8 de Octubre y el Camino Cuchilla Grande, para continuar de allí en procura del pueblo de Las Piedras.

Otros sostenían que el ferrocarril debía estar en las vecindades del futuro puerto de Montevideo y, finalmente, esta fué la tésis que triunfó.

En 1868 se arrendó a la Sociedad de Fomento Territorial "Porvenir", una finca en la esquina de Uruguayana y Olivos, para sede de la estación principal provisoria mientras no se construyesen los terraplenes y los muros en lo que era la Playa de la Aguada, para contener las aguas de la bahía, trabajos que permitirían tender los rieles hasta donde hoy está la Estación Central José Artigas.

El precio del arrendamiento de aquella modesta finca era de 120 pesos mensuales, una exhorbitancia para la época, pero es que se había generalizado la absurda creencia de que el nuevo sistema de locomoción ferroviaria llegaría a convertirse en una verdadera calamidad, porque las chispas que despedirían las locomotoras, provocarían pavorosos incendios y su trepidar haría caer los edificios como endebles castillos de naipes.

Como es fácil comprender, aquel paraje tan alejado de la ciudad y desprovisto de adecuados medios de comunicación, conspiraba contra el éxito de la empresa. Recién en 1871 pu-

do solucionarse este problema, cuando la línea quedó completada hasta su lugar actual.

La ubicación de la estación Bella Vista en Uruguayana y Olivos, se mantuvo hasta comienzos de 1873. En ese año la vía fué trasladada a su actual emplazamiento, en terrenos adquiridos a la ya citada Sociedad de Fomento Territorial Porvenir, construyéndose asimismo los talleres, cuyas edificaciones aun se mantienen en pié, aunque muy deterioradas por la acción del tiempo y los temporales que azotaron la bahía, en el transcurso de sus noventa y tres años. Todavía pueden contemplarse algunos galpones de ladrillo que luego sirvieron como remesas para locomotoras y coches; algunos fueron restaurados pero otros se encuentran desprovistos de sus otrora vistosas tejas francesas que los cubrían.

En 1890, los tallleres fueron trasladados a Peñarol y, en ese mismo año, la Empresa del Ferrocarril Central fué autorizada para construir el muelle de Bella Vista, en el que se realizaban los embarques de los frutos del país que, para su exportación, transportaban los trenes, así como para el desembarque de los materiales necesarios para la explotación ferroviaria, que traían los barcos de ultramar.

Desde 1960, la estación lleva el nombre de "Dr. Lorenzo Carnellli", en homenaje a este distinguido hombre público ya desaparecido, a quien los ferroviarios le deben la ley jubilatoria que los amparó.

Dícese que en esta localidad bellavistense, fué donde se fundó el Centro Artesano, perteneciente a los empleados y obreros del ferrocarril, cuya sede fué luego levantada en Peñarol, junto a los grandes talleres.

Tal es, trazada en apretada síntesis, la historia de la ex-estación Bella Vista, desde donde el 1º de enero de 1869, partió el primer ferrocarril de la República.

Una semblanza de Santa Lucía

DESDE EL "ORIENTAL" EN 1872 AL "BILTMORE" DE NUESTROS DIAS

La sensibilidad espiritual de la generación de los setenta, se sintió dichosa cuando gracias al ferrocarril, le fue posible llegar junto a los montes que bordean el río Santa Lucía y realizar allí felices tertulias, que se prolongaban hasta la hora de partida del último tren.

Ese deseo de disfrutar de una jornada en contacto con la naturaleza en tan pintorescos parajes, fue el fundamento para que en el mes de mayo de 1872, la firma Tomás Fernández & Cía. inaugurase frente a la estación ferroviaria y al río, una sucursal de su establecimiento hotelero de Montevideo, llamado Hotel Oriental, que estuvo ubicado donde hoy se levanta el edificio de la casa central del Banco de la República, en Piedras y Solís.

Se trataba aquél de una amplia casona que había mandado construir Doña Matilde M. de Martínez, con el propósito de afincarse allí junto con su numerosa familia y buen séquito de servidores, pero por circunstancias fortuítas nunca llegó a ocupar. Este edificio

aun existe y, no obstante las modificaciones de que fue objeto, sigue conservando sus primitivas características.

Obvio decir que el Hotel Oriental de Santa Lucía adquirió muy pronto un extraordinario movimiento, el cual se vio sensiblemente acrecentado cuando ante gestiones de la firma propietaria, la Empresa del Ferrocarril Central accedió para que los trenes efectuasen allí una parada de 30 minutos, a efecto de permitir que los viajeros almorzaran o cenaran, supliendo así la falta de los coches restaurant, que aun no habían sido implantados. El precio de estas "abundantes comidas", (como así decía el respectivo anuncio), era de "8 reales" o de "5 reales" según fuese la sala que se ocupara, abonando la mitad los niños. (¡Oh tiempos felices en que ni siquiera se conocían las exigencias del "cubierto" o del "porcentaje"!...)

Y créase o no: los resultados fueron tan productivos, que permitieron a Tomás Fernández & Cía. adquirir en propiedad el edificio, por el que abonaron la suma de seis mil pesos contantes y sonantes...

Es evidente que esta actividad hotelera y las bellezas del lugar, sirvieron para publicitar en sumo grado a Santa Lucía y, poco después estuvo en plena vigencia la moda de las familias de desahogada posición, tener allí, sus quintas de veraneo. Así fueron construyéndose elegantes y costosas mansiones como las de

Don Felipe Lacueva, en cuyos jardines lucían hermosas estatuas y una maravillosa fuente de mármol, traídos expresamente de Italia. Todavía se mantiene en pie esta lujosa mansión, (hoy sede de la Escuela Industrial de Santa Lucía), pero es de lamentar que haya sido despojada de aquellas obras de refinado buen gusto artístico.

Otras quintas que merecen mencionarse por su elegancia y magnificencia, fueron las de Don Alejandro Magariños Cervantes, Romeu Burgues, José Rodó, (padre del insigne José Enrique), Juan Bautista Capurro, Ildefonso García Lagos, Juan José Zavalla, Méndez del Marco, Alfredo Pernin, Bauzá, Rebollo, etc.

Como es de imaginar, toda esta actividad le dio mayor realce a Santa Lucía. Frecuentemente se llevaban a cabo cabalgatas, excursiones en bote, cacerías en los campos vecinos y deslumbrantes reuniones y bailes en el gran salón del Hotel Oriental decorado de enormes espejos y artísticas arañas de luz.

En las inundaciones del mes de marzo de 1900, las aguas caídas y las que desbordaron el cauce del Santa Lucía, llegaron a cubrir más de 2 metros de altura en la estación del ferrocarril. En el hotel provocaron grandes destrozos y pérdidas de tal magnitud, que obligaron su clausura.

De ahí en adelante el edificio del desaparecido Hotel Oriental fue pasando a diferen-

tes propietarios, pero siempre sirviendo como vivienda particular.

En 1920, dos experimentados hombres en la actividad hotelera, emprendieron con tesón la dura brega de poner en condiciones el edificio, en el cual abrieron un nuevo establecimiento de esta índole. Eran ellos Don Eduardo Monzeglio y Don José Firelli. Introdujeron grandes reformas y colocaron confortables instalaciones. La flamante casa fue denominada "Hotel Biltmore", (nombre que aun subsiste), que fue puesto en recuerdo de su homónimo de la ciudad de Nueva York.

Monzeglio y Firelli supieron darle al Hotel Biltmore (ex-Oriental), un renovado impulso que muy pronto conquistó el patrocinio y beneplácito de mucha clientela que se hizo asídua concurrente. Por centenares se cuentan los matrimonios que han pasado su luna de miel en ese establecimiento.

A través de una rápida ojeada a los registros de hospedaje, es dable notar que en el Biltmore se alojaron en el transcurso de estos últimos cuarenta años, las familias más distinguidas y los personajes más encumbrados. Su fama como lugar de descanso y esparcimiento, se ha mantenido inalterable.

UN CORONEL FERROCARRILERO

Pantaleón Pérez, cuyo progenitor León Pérez fue Gobernador de Montevideo en 1815, desarrolló una prolongada carrera militar que la repartió entre los dos grandes Partidos tradicionales. Primero fue Colorado y luego se afilió al Partido Blanco. Este cambio de ideología constituyó la excepción entre los suyos y las circunstancias de orden meramente privadas y personales que la motivaron, explicaban sin dificultad esta mutación ante la conciencia pública.

Inició su foja militar en 1839 como Teniente 1º de Infantería de Guardias Nacionales. Fue Capitán en 1843; Sargento Mayor en 1844 y Teniente Coronel en 1845. En 1853, mandando a la aludida Unidad que estaba compuesta de 300 plazas con lo más selecto de la juventud montevideana, sus fuerzas fueron hostigadas y dispersadas por las tropas de línea al mando del Coronel Palleja, en ocasión del desfile con que se celebraba el 23º aniversario de la Jura de la Constitución. En este deplorable hecho, que fue llamado el motín del 18 de Julio, murieron muchos integrantes

del Guardias Nacionales y otros tantos quedaron mal heridos.

En 1858 el Coronel Pérez fue promovido a Coronel Graduado, adquiriendo la efectividad en 1862. Desde un año antes y hasta principios del 64, desempeñó funciones de Oficial Mayor en el Ministerio de Guera y Marina.

Hasta aquí lo que nos dice el Dr. Fernández Saldaña en su Diccionario de Biografías, acerca de este militar.

Pero hubo otra actividad en la vida del Coronel Pérez que es ignorada: A fines de 1868, el Directorio de la entonces empresa nacional del Ferrocaril Central del Uruguay, que estaba nombrando los primeros jefes de estación, lo designó en ese cargo para la de Las Piedras. Es así que en tan dispar cometido con el de su profesión castrense, le tocó actuar, el 1º de enero de 1869, en la inauguración de nuestros servicios feroviarios.

Esta designación fue motivo para que se levantasen voces de airada crítica, arguyéndose que era inconcebible que "el Gobierno de la Nación" hubiese otorgado ese puesto a uno de los jefes del Partido Blanco. Quienes así procedían, ignoraban que la Empresa era de índole privada, en la que nada tenía que ver el Gobierno ni la política partidaria.

"Ojalá todos los individuos del Partido Blanco, (dijo un conspícuo ciudadano Colorado), viviesen de su trabajo honrado como el Coronel Pérez, a quien el Directorio del Fe-

rrocarril ha distinguido con el cargo de Jefe de la Estación de Las Piedras", agregando que "entonces viviríamos tranquilos; que las revueltas no tendrían lugar y que la paz sería inalterable", y para terminar estas manifestaciones agregaba: "si desgraciadamente se propende a que los Blancos vivan sin trabajo; del trabajo legítimo que obtengan ya por su méritos, ya por su influencia o relaciones, entonces sí que viviremos en contínua zozobra".

La Empresa ferroviaria, cuyo Directorio estaba integrado por distinguidas personalidades de ambos Partidos, hizo caso omiso a estas críticas "mezquinas y ridículas", (como así fueron calificadas por toda la opinión sana del país). Más aún: siendo que la actuación de este militar como ferocarrilero había merecido reiterados plácemes, le fue acordado tiempo después un merecido ascenso, al trasladarlo a la Estación Central.

En noviembre de 1872 se produjo el fallecimiento del Administrador General Don Senén M. Rodríguez y el nombre del Coronel Pérez fue mencionado para llenar ese importante puesto, aunque éste, afectado por las críticas que se habían hecho, se apersonó de inmediato ante quienes prestigiaban su nombramiento, para pedirles en forma indeclinable que desistiesen de tal propósito.

A principios del mes de enero de 1875, fueron comprobadas irregularidades en las cuentas de la Estación Central. No obstante que

en este hecho pudo comprobarse fehacientemente que no le cabía responsabilidad alguna al Coronel Pérez, éste se consideró en el deber de presentar renuncia del puesto y pidió se le liquidasen sus haberes para pagar lo que adeudaba la Estación.

Pocos días después se produjo el famoso Motín del 15 de enero, en el que por decisión de siete jefes de Batallón fue ungido Gobernador Provisorio el ciudadano Pedro Varela quien, entre sus primeras resoluciones, nombró al Coronel Pérez, Miembro de la Comisión Redactora del Código Militar.

El 1º de marzo del 77, gobernando el país el Coronel Lorenzo Latorre, fue pasado a la Comisión Revisora del Escalafón Militar. En 1882 se le designó Jefe Político de Florida y, en el 84, el Gobierno de Máximo Santos, le confirió el grado de General de División.

Con su hasta ahora ignorada actuación ferrocarrilera, queda así completada la actividad que desarrolló este militar. En una y otra se granjeó el respeto y la consideración de sus conciudadanos y, al producirse su deceso el 7 de julio de 1890, dijo ante su tumba el Dr. Alberto Palomeque: "Fue un hombre ilustrado y de honradez cabal; su foja era modesta pero no tenía mancha".

UN SIMPATICO ACTO EN LAS PIEDRAS

Correspondió como es sabido al General Don Venancio Flores, Gobernador de la República, presidir la ceremonia inaugural de las obras del ferrocarril el 25 de abril de 1867, en un paraje cercano al puente de Paso del Molino.

Dos años después que aquél declaraba inaurada esta grande obra —el 1º de enero de 1869— la línea quedó abierta con toda pompa por el Presidente Don Lorenzo Batlle, hasta el Pueblo de Las Piedras, iniciándose de este modo la etapa que marcó el desarrollo y el progreso de la hoy vecina ciudad.

De ambos hechos de singular trascendencia, los diarios llenaron sendas páginas, detallando los actos llevados a cabo, pero entre uno y otro evento, tuvo lugar un simpático acto que bien merece ser evocado para que se incluya en los anales históricos de nuestros ferrocarriles:

A las 7 de la mañana del 22 de octubre de 1868, el entonces alejado y apacible pueblo pedrense, se vió de pronto sacudido por un

estridente y desconocido silbato, al que le siguió un ensordecedor repique de campanas y la explosión de cohetes.

Salió presuroso el vecindario a las calles para inquirir de qué se trataba, enterándose que ello obedecía al arribo de la primer locomotora del ferocarril hasta el pueblo de Las Piedras, en la que viajaba el Administrador General de la Empresa Don Senén M. Rodríguez, acompañado del Ingeniero Mecánico, mientras que el Cura Moreno, asociándose a tal acontecimiento que marcaba los albores del progreso del pueblo, echaba a vuelo las campanas del histórico Templo y hacía derroche de pirotecnia.

Cuando la locomotora detuvo su marcha, una multitud de curiosos con el Cura Moreno a la cabeza, se agrupó en torno al "caballo de hierro", mientras que el Sr. Rodríguez poniendo pie en tierra, estrechaba la mano del Sacerdote y le invitaba a dar un paseo hasta los aledaños capitalinos, deseoso de retribuir así la amable bienvenida que se le había dispensado y hacerle conocer las ventajas de este nuevo medio de locomoción.

Aceptado el ofrecimiento, partió de nuevo rauda la locomotora, llevando en su cabina al invitado e invitantes, la que en contados minutos cubrió el trayecto que, hasta entonces, había insumido horas para recorrerlo, la legendaria diligencia.

Al retorno, hubo elogiosos y encendidos comentarios de este portentoso invento, gracias al cual Las Piedras quedó desde aquel instante, convertida en un suburbio montevideano.

INDICE

EDICION PARA EL AUTOR
IMPRESA EN ENERO DE 1966.
IMPRESORA REX S. A.
GABOTO Nº 1525



IMPRESORA REX S. A